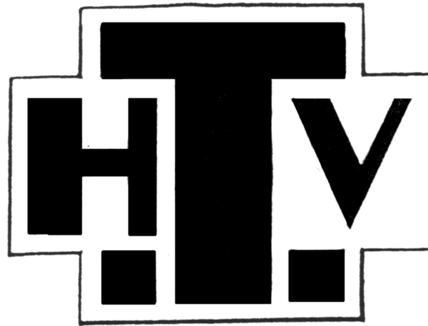
Pekeltramexcursie H2 en 1315

6 april 1991

Draaiboek en korte geschiedenis Haagse pekeltrams

Uitgave: de Haagse Tramvrienden



www.haagstramnieuws.org

https://archive.org/details/@haagstramnieuws

Brief Bds. 422

Aanvrager : Vereniging de Haagse Tramvrienden
Materieel : pekelmotorwagen H6 en pekel/instructietram 1315
Bemanning : H6 : L. Flaton en R.R. Datema
1315 : R. van der Bent
Aantal deeln. : ca. 12
Begeleiding : R. Weterings

Aanwijzingen voor de dienstuitvoering

- De bemanning van de H6 zorgt voor de aanwezigheid van een portofoon.
- Tijdens de gehele rit rijdt de H6 voor de 1315 zodat deze als langzaamste wagen het tempo aangeeft.

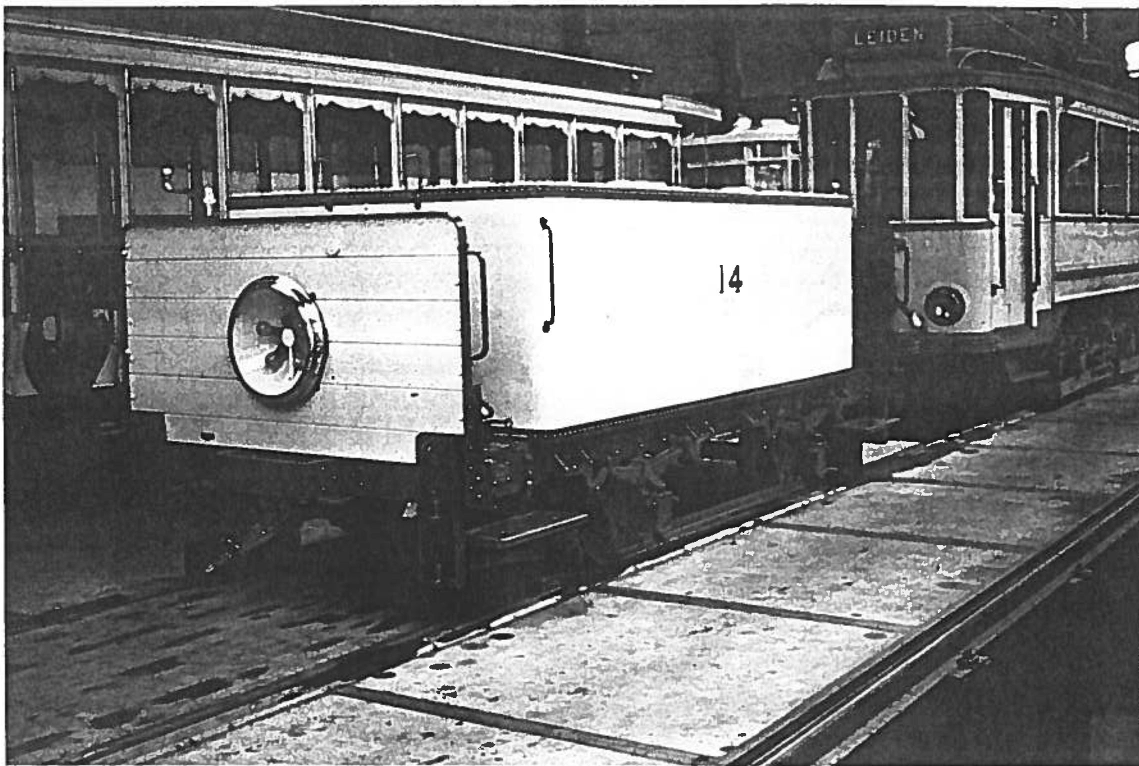
Dienstregeling

10.45 Bemanning present remise Lijsterbesstraat.

11.00 Vertrek remise Lijsterbestraat (H6 voorop) na dst. 1239 v.r. 10.57.
Via uitrukroute lijn 12 naar eindpunt Duindorp.
11.12 Aankomst Duindorp.
Fotostop.
11.21 Vertrek Duindorp na dst. 1211 v. DD 11.20.
Via lijnroutes 12, 3 en 11 tot de Delftselaan, daar rechtsaf en via lijnroute 6, remiseterrein Zichtenburg en uitrukroute naar eindpunt Kraayenstein.
12.10 Aankomst Kraayenstein.
Fotostop.
12.15 Vertrek Kraayenstein.
Via inrukroute en remiseterrein Zichtenburg naar eindpunt De Uithof.
12.25 Aankomst De Uithof.
Fotostop.
12.32 Vertrek De Uithof na dst. 633 v. UH 12.30.
Via lijnroute 6 tot Delftselaan, daar linksaf en via lijnroute 11 naar eindpunt Scheveningen Haven.
13.05 Aankomst Scheveningen Haven.
Fotostop.
13.10 Vertrek Scheveningen Haven (dst. 1101 v. 13.05, dst. 1105 v. 13.15).
Via lijnroutes 11 en 3 naar remise Lijsterbesstraat.
13.30 Aankomst remise Lijsterbesstraat.

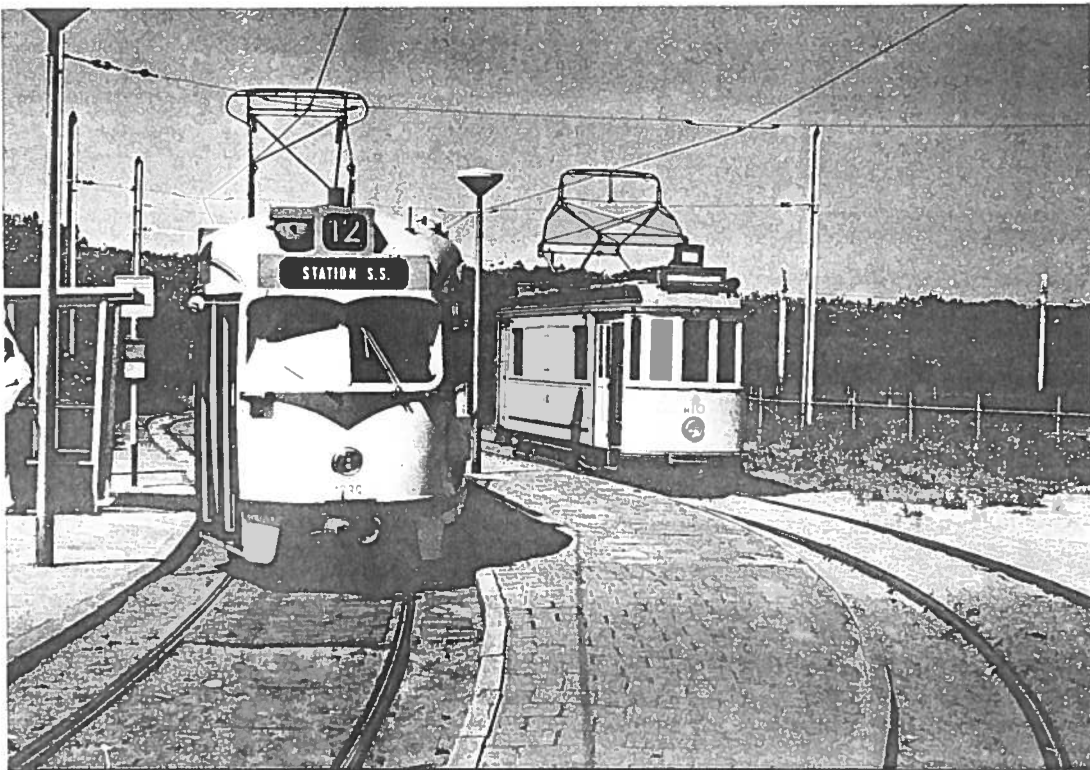
13.45 Einde dienst.

Bedrijfsschool
A. van der Velden



Tot het begin van de jaren '60 werden voor het bestrijden van de sneeuwoverlast deze pekelaanhangwagens gebruikt. Nummer 14 is bewaard gebleven.
Remise Lijsterbesstraat, 1978.

De verbouwing van zestien motorwagens uit de serie 251-299 in de jaren 1962-1965 bracht een grote verbetering van het comfort voor het personeel.



De 290, verbouwd tot pekelmotorwagen H10 aan het eindpunt Duindorp. De tram is nog in de toestand van voor de modernisering. Juni 1973.

HTM pekelt moderner

Deel van een artikel over de verbouwing van de H1-H10 uit Wiel, het personeelsblad van de HTM, nummer 103, januari 1975.

Er is waarschijnlijk niemand te vinden die pekelen een aangenaam baantje vindt. Maar als het dan toch moet gebeuren kun je er ten minste voor zorgen dat de omstandigheden waaronder je sneeuwval te lijf gaat, in ieder geval zo gunstig mogelijk zijn. Dat heeft de technische dienst aan de Lijsterbesstraat gedaan. Zeven modern ingerichte pekelmotorwagens staan klaar om dat te bewijzen. Drie volgen er nog.

Ei van Columbus

Om te belanden bij het waarom moeten we even terug in de tijd. Na de oorlog was de HTM alleen open pekelaanhangwagens rijk. Dat „open" doet je al huiveren. En dàt er kou werd geleden weet de oudere garde nog wel. Half bevroren kwamen de mensen van zo'n pekelroute weerom. Logisch dat men naarstig zocht naar een wat menselijker systeem. Tot iemand lakoniek vroeg of motorwagens die voor de lijndienst aan de pensioengerechtigde leeftijd waren, niet bruikbaar waren te maken voor het doel. Natuurlijk, dat was het! Pekelwagens met eigen aandrijving en je bedienend personeel onder dak. Het zoveelste ei van Columbus was er.
Uiteraard zocht men voor het pekelen afdankertjes uit die in nog betrekkelijk goede conditie verkeerden. In die motorwagens werden de pekeltanks van de open aanhangwagens geplaatst. De toenmalige stand van zaken eiste een park van 16 pekelmotorwagens, ter vervanging van de 16 pekelaanhangwagens waaraan het bedienend personeel zo'n bittere herinnering had. Om ons tot de tijd te bepalen: dit alles speelde zich af tussen 1962 en 1964.

Nieuwe eisen

Tijden veranderen, mensen veranderen – en de techniek verandert uiteraard mee. In de loop van het gebruik ging men de pekelmotorwagens allengs met iets minder enthousiaste blikken beschouwen. Er traden gebreken aan de dag. Dat hadden de bouwers trouwens verwacht. Zij waren genoodzaakt geweest met een minimaal programma genoegen te nemen om het personeel van Vervoer geen dag langer dan strikt nodig was, in de kou te laten staan. Daardoor werd het nu tijd zich te bezinnen op een tweede programma. Een programma dat pekelmotorwagens moest brengen die voldoen aan de eisen van nu.

Grondige aanpak

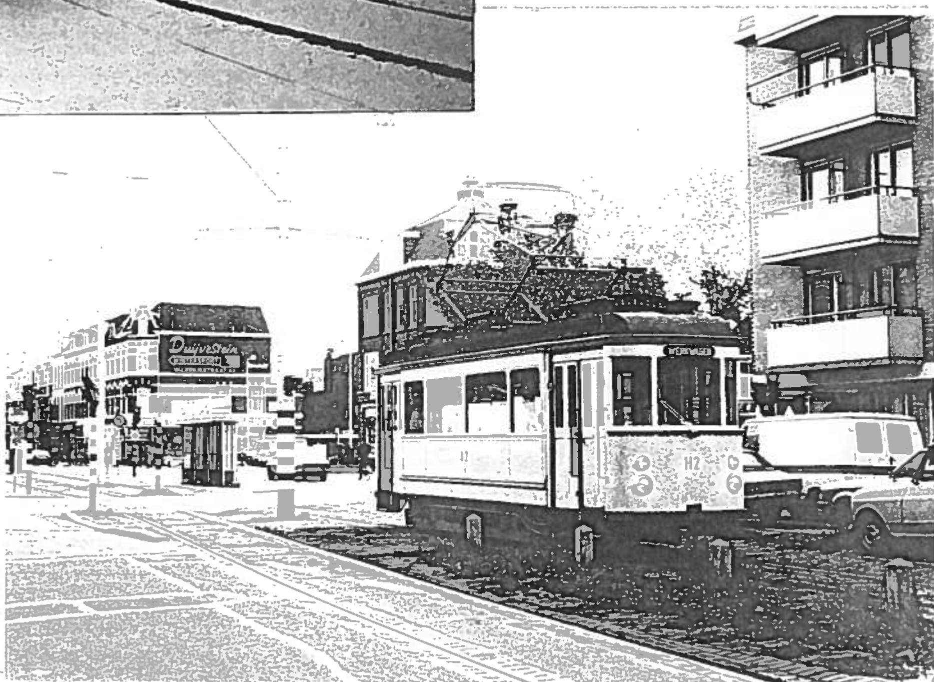
Een greep uit het aantal uitgangspunten dat men bij dit tweede programma hanteerde? Hier zijn er een paar:

- De tot nu toe gebruikte ijzeren pekeltank moest voor een moderne polyester tank plaats maken. De agressieve pekel vreet ijzer namelijk onverbiddelijk aan. Polyester daarentegen durft het tegen zout (en zuren) zonder vrees op te nemen. Omdat uit besprekingen met Vervoer was gebleken dat men daar wilde trachten het aantal pekelmotorwagens voorshands te beperken tot tien, gaf men de industrie opdracht tot de vervaardiging van tien polyester tanks. Naarmate die afkwamen gingen de bestaande pekelmotorwagens voor een grondige verbouwing onder het mes.
- De verlichting werd op laagspanning gebracht: daardoor duikelde het voltage van 600 naar 24. Om dat te bereiken kwam er een omvormer in de wagens, in combinatie met batterijen, zoals bij de PCC's. Die omvormers nam de HTM over van het Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, dat er een stel overcompleet had.
- Nu we het toch over verlichting hebben:de wagens kregen twee koplampen in plaats van één. Bovendien kwamen er moderne sluitlichten met ingebouwde remlichten.
- De flanken gingen de bekende richtingaanwijzers dragen.
- De antiek aandoende handbediende ruitewisser maakte plaats voor een elektrisch exemplaar. (Onnodig te zeggen dat ook al deze elektrische voorzieningen op laagspanning staan).
- Het front van het voorbalkon werd gewijzigd. Hierdoor kreeg de bestuurder een grotere voorruit met een beter zicht.
- De handrem bleef niet langer een draairem (koffiemolen), maar werd een trekrem zoals die destijds op de wagens van het type 800 gebruikelijk was.
- De „betimmering" op de zijwanden is bij de omgebouwde wagens verdwenen: veel glas laat het licht ongehinderd binnen vallen in het interieur.
- Voorheen liep de pekeltank van zijwand tot zijwand, over de volle breedte van de vloer. Daardoor moest men altijd buitenom om van het ene naar het andere balkon te komen. Nu is de tank zodanig versmald dat langs de twee lange zijden een bescheiden looppad beschikbaar is.
- Het primitieve peilglas op de ijzeren tanks – dat diende om te zien of de tank vol was – is bij de polyester tanks verdwenen. De verklikkerinstallatie die het peilglas verdrong, doet het beter: zodra de tank vol is gaat er een bel. Dit systeem is gecombineerd met een deurtje in de zijwand van de wagen, dat toegang geeft tot de vulopening van de tank. Zolang dit deurtje open staat rinkelt – mits de tank vol is – een bel. Wegrijden uit de remise met geopend zijdeurtje – met alle kans op beschadiging van dien – is dus vrijwel onmogelijk.

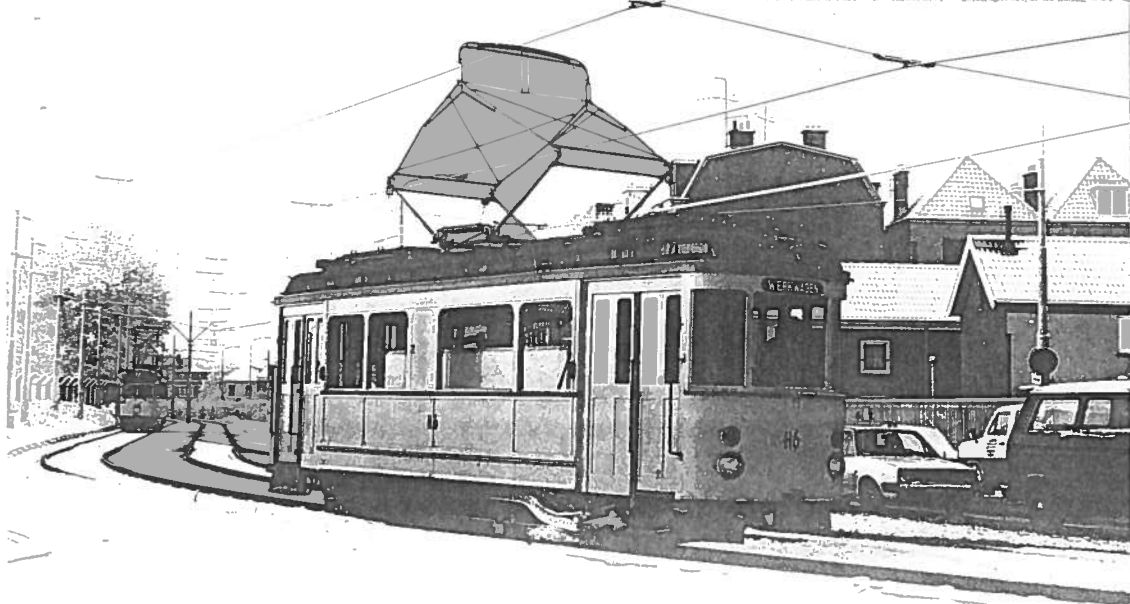
De H1-H10 doen na een modernisering in de jaren '70 nog altijd dienst. De H11-H16 zijn inmiddels afgevoerd.



Keerdriehoek op het Korte Voorhout; 22 januari 1984.

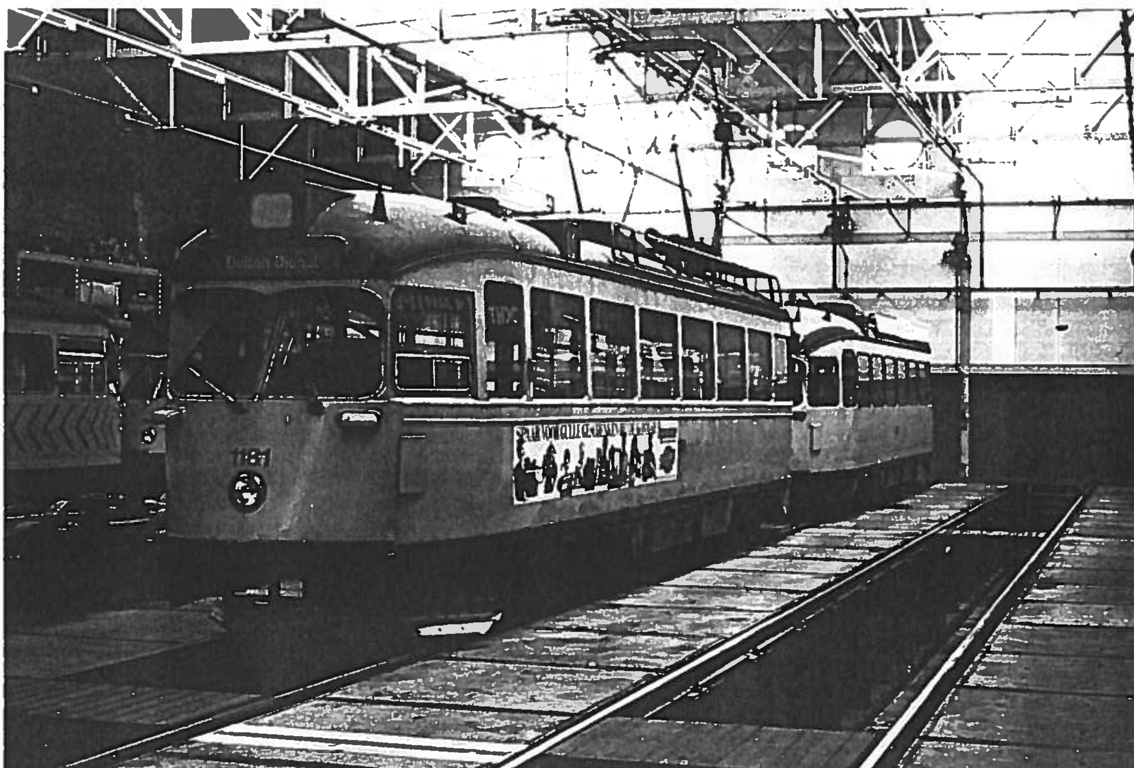


Tijdens een instructierit op het Valkenbosplein. 6 november 1986.



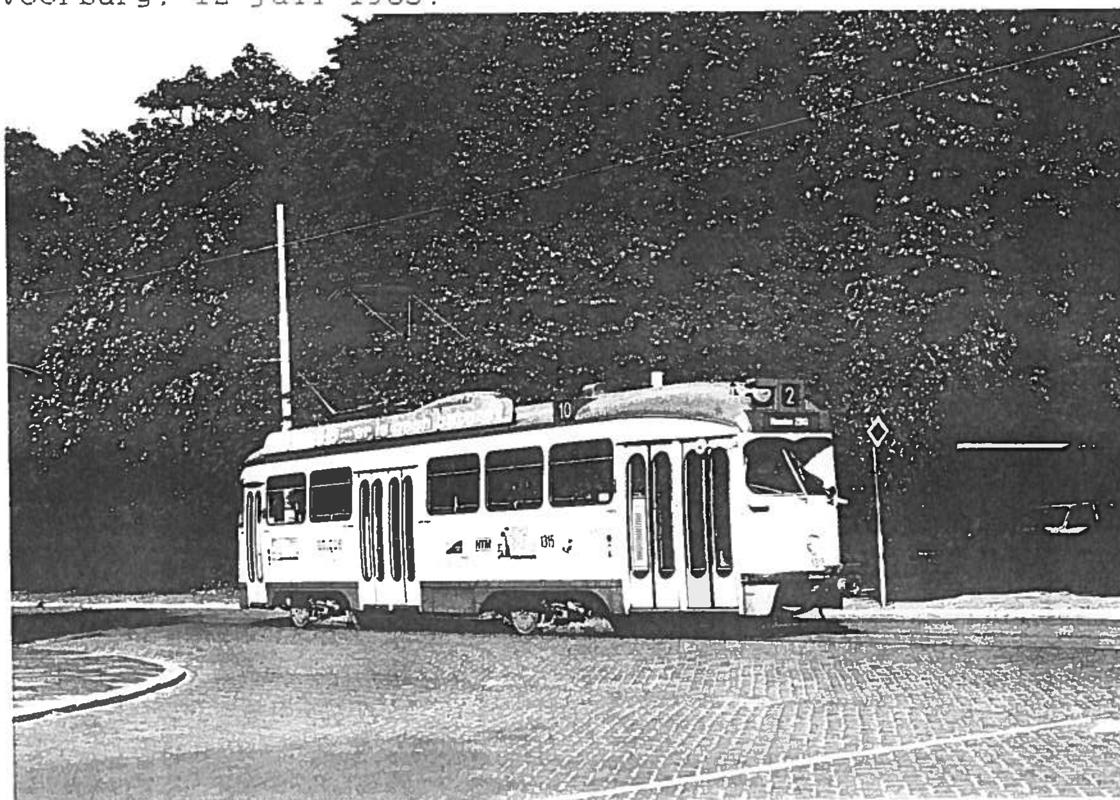
Parallelweg; 30 december '85.

Binnen afzienbare tijd moeten de uit 1926 stammende ex-290'ers vervangen worden.

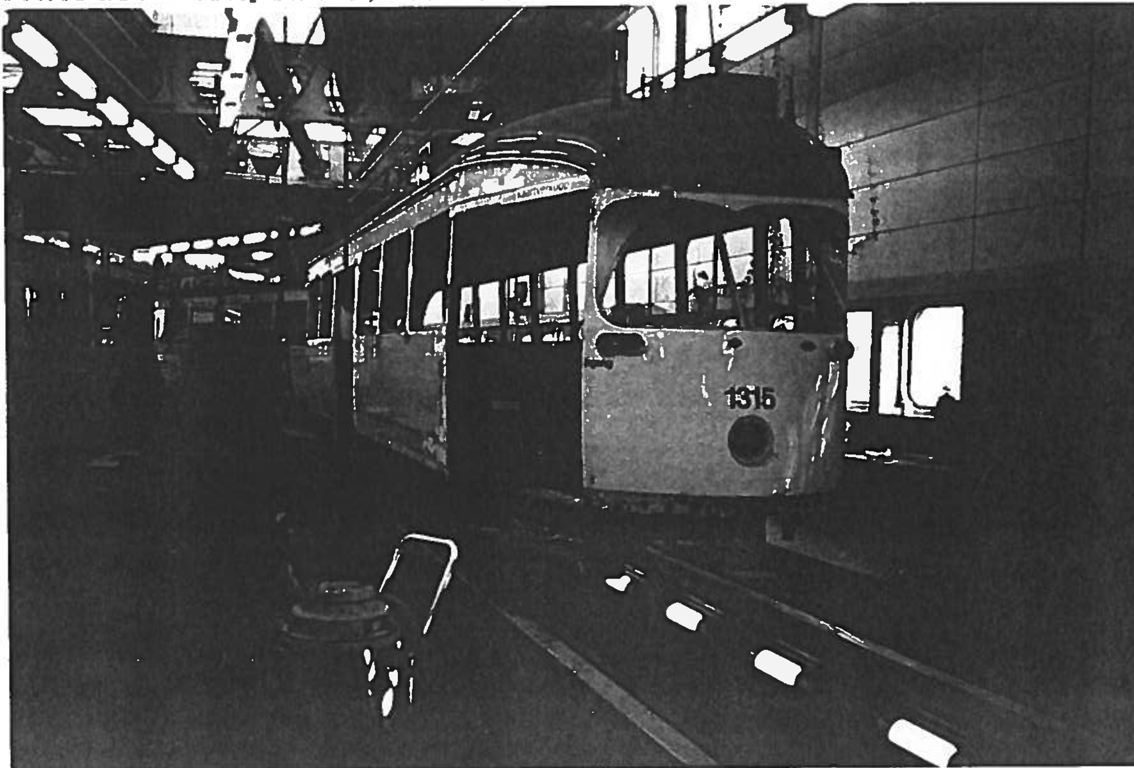


De 1181 werd proefkonijn. Het interieur werd verwijderd om plaats te maken voor allerlei apparatuur en een pekeltankje. Ook werd er een sneeuwschuiver gemonteerd. Opmerkelijk was het aanbrengen van een installatie waarmee sneeuw uit de rails zou worden geblazen. Wegens gebrek aan sneeuw zijn er slechts enkele proefritten gereden in januari 1988.
Remise Lijsterbesstraat; 29 september 1990.

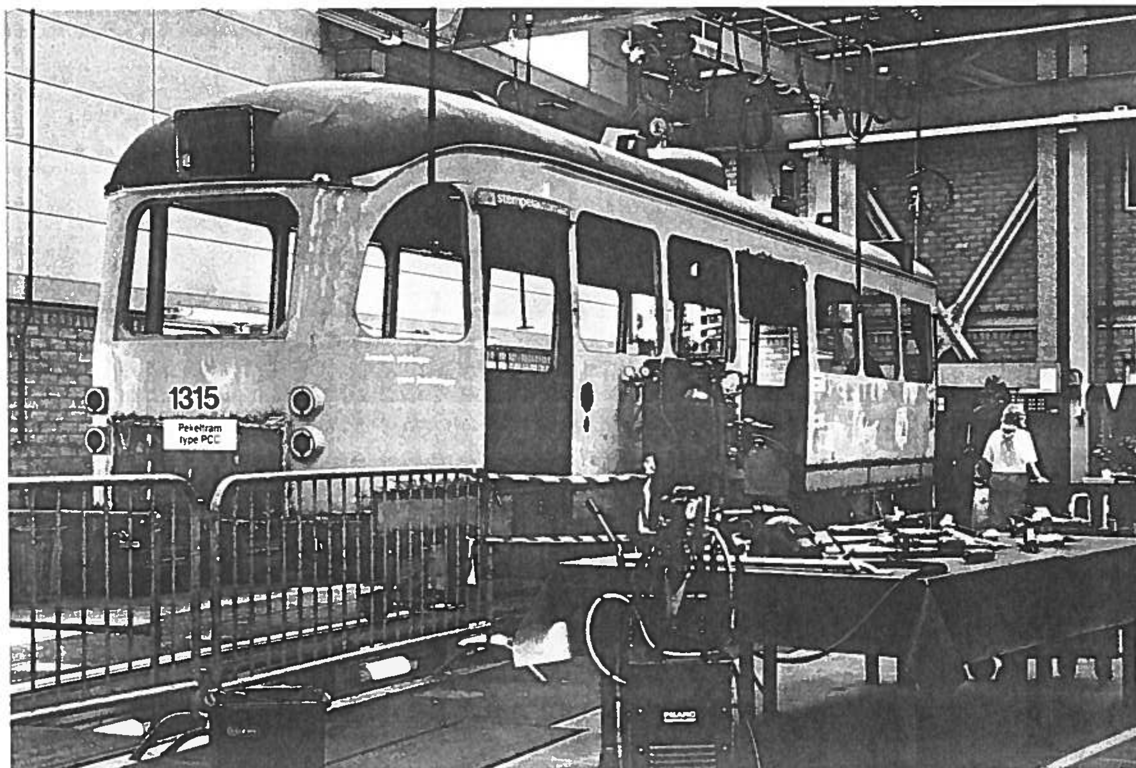
Na deze proefwagen kreeg tenslotte de 1315 de eer om als eerste PCC omgebouwd te worden tot pekeltram.
De inrukkende 1315 van lijn 10 op de Prinses Mariannelaan te Voorburg; 12 juli 1985.

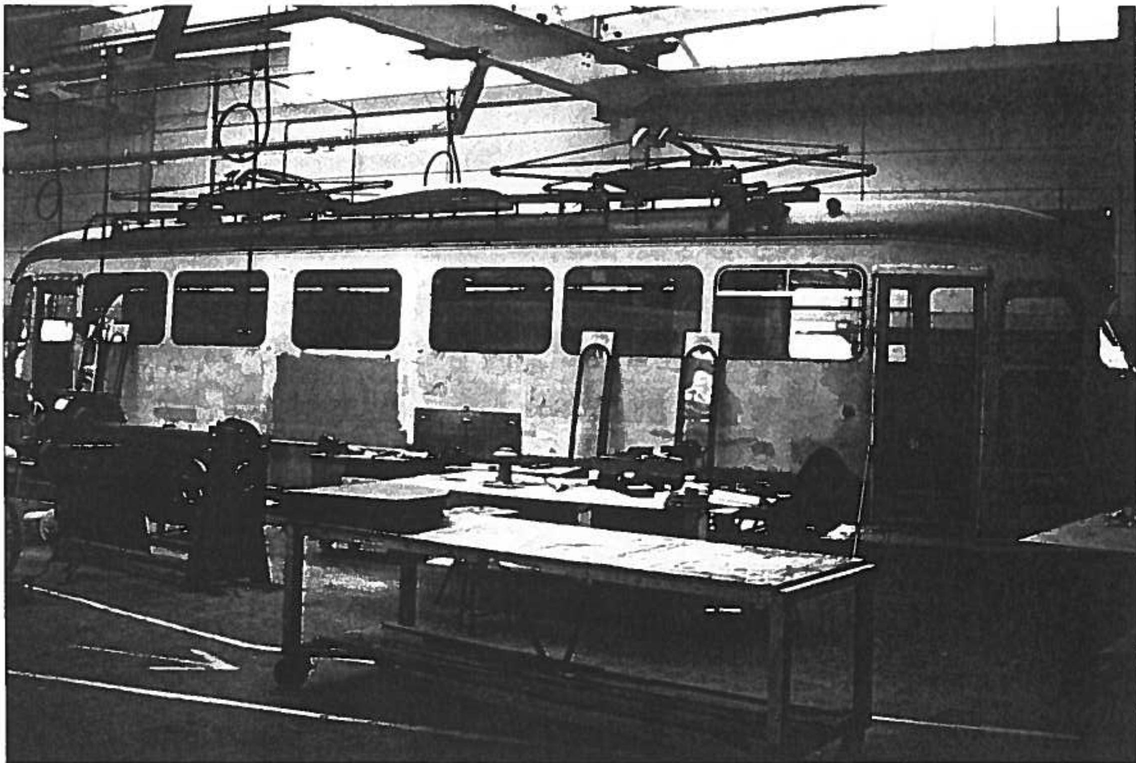


Zomer '88 gaat de 1315 naar de werkplaats.
Hier een foto tijdens de eerste fase van de ombouw. Alle ramen, deuren en banken zijn verwijderd.
Centrale Werkplaats; 26 oktober 1988.



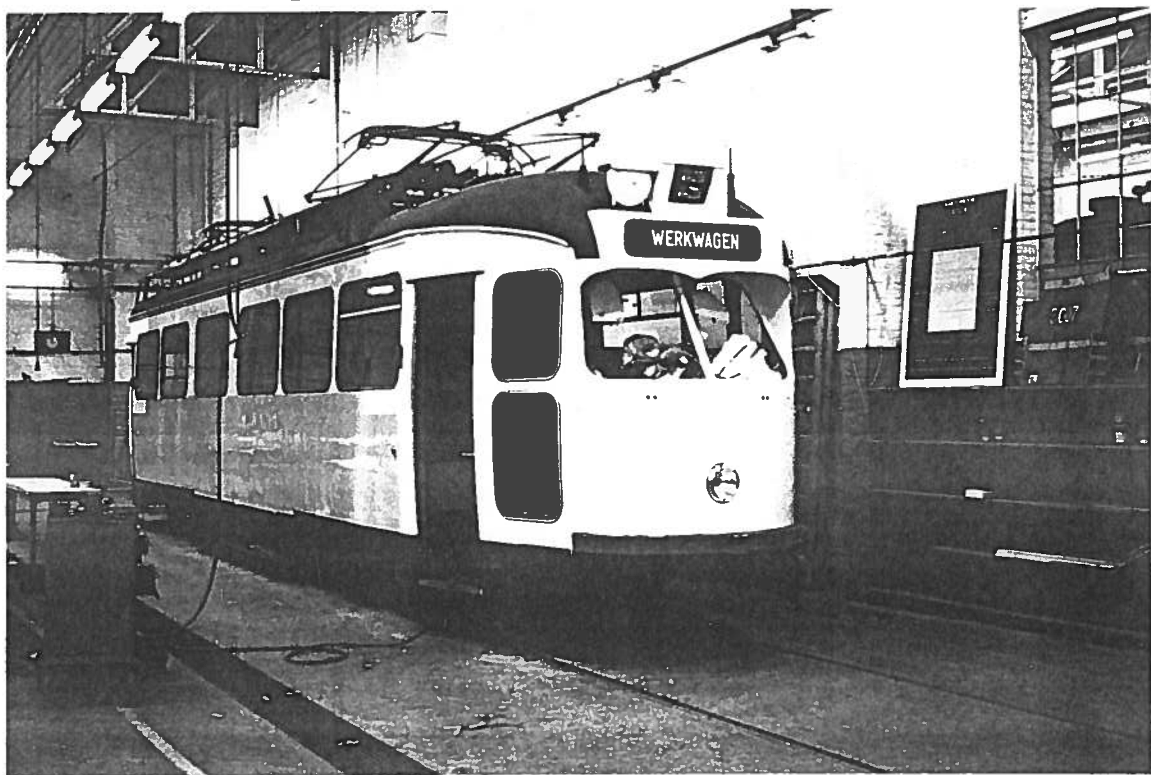
De 1315 op de open dag van 2 september 1989.
De accuruimte aan de achterkant is dichtgelast, de slechte delen van de beplating zijn vervangen.





Het grootste deel van het werk is achter de rug. De pekel-installatie is aangebracht, op het dak zijn een normale stroomafnemer (achter) en een "ijzelbeugel" (voor) geplaatst. De eerste instapdeur en de middelste deuren zijn dichtgemaakt. 27 juni 1990.

De 1315 bij de schilder. In afwachting van de definitieve tekst "instructie(pekel)tram" is voorlopig "werkwagen" op de filmkast aangebracht. 20 juli 1990.





De "werkwagen" weer terug in de plaatwerkerij voor de laatste werkzaamheden. Het schilderwerk is ook nog niet geheel klaar. 26 juli 1990.

De 1315 in dienst als instructietram.
Valkenbosplein; 28 november 1990.



INSTRUCTIE LES(PEKEL) RIJTUIG.

BEDIENING SELECTEUR KRUK.

STAND 1.

PEKELSTAND
MAXIMALE SNELHEID 30 KM (4 MOTOREN SERIE)

STAND 2.

INSTRUCTIE STAND.
BEDIENING OEFENPEDAAL (STAND 1 RIJDEN UIT)
(STAND 2 REMMEN IN)

STAND 3.

RIJDEN VOORUIT

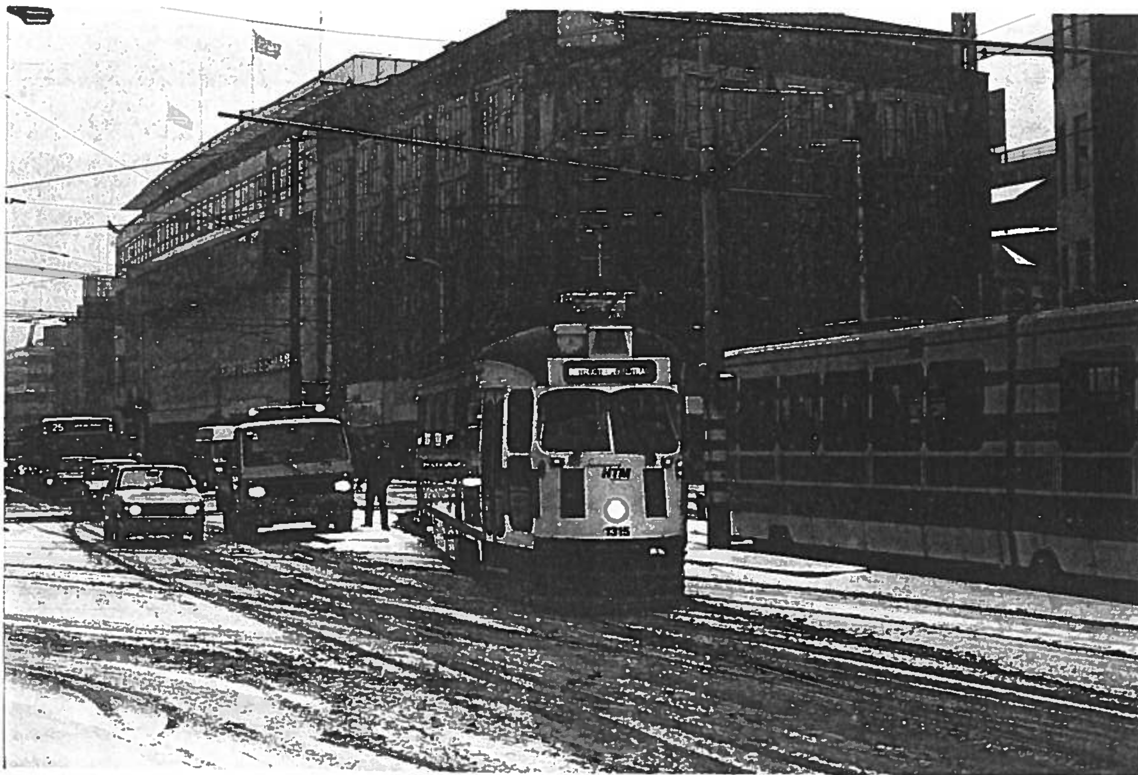
STAND 4.

PARKEERSTAND.
RIJDEN OP HULPCONTROLE ACHTERUIT.

STAND 5.

RIJDEN ACHTERUIT. (ONVEILIG)

(Stand 2 t/m 5: NORMAAL BEDRIJF)



Op vrijdag 8 februari 1991 was het zover: de 1315 voor het eerst als pekeltram in aktie! Onder de tram is de sneeuwschuiver geplaatst.
Spui/Kalvermarkt.

Dit boekje verscheen ter gelegenheid van de pekeltram-excursie op zaterdag 6 april 1991.

De foto's zijn gemaakt door, of komen uit de collectie van de volgende personen: Jan de Jong, Jean-Pierre de Jong, Henk Ploeger, Hendrik Ploeger en Rene Weterings.

Tekst en samenstelling: Hendrik Ploeger.
Uitgave: "De Haagsche Tramvrienden", april 1991.